

# közlekedés- biztonság

A NEMZETI  
KÖZLEKEDÉSI  
HATÓSÁG  
SZAKMAI LAPJA

„MAGYARORSZÁG MOZGÁSBAN” KÜLÖNSZÁM

2013. december



Fókuszban a közlekedésügy – fókuszban a közlekedésbiztonság

Schváb Zoltán közlekedésért felelős  
helyettes államtitkár, NFM

18

Az ésszerű szabályozás az életet követi

Győri Gyula elnök,  
Nemzeti Közlekedési Hatóság

29

**NÉMETH LÁSZLÓNÉ NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTER**  
JÓ IRÁNYBA HALAD A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

nagyon sokan járnak be például Budapestre dolgozni. Autóval már szinte lehetetlen bejutni a városba, minden bejövő úton dugó van. Amikor elkészülünk ezekkel a fejlesztésekkel, például az esztergomi vagy a váci vonallal – utóbbinál korszerű motorvonatokat is fogunk járatni –, az emberek vélhetően át fognak ülni az autóból, mert az addigi másfél órást úgy 30-50 percre csökkenhet annak függvényében, hogy hol szállnak vonatra, vagy milyen távolságot utaznak. Ezeket a területeket sűríteni fogjuk a menetrendet, hiszen az a cél, hogy a közlekedők kiszálljanak az autóból. Természetesen a vasútfejlesztés önmagában ehhez nem elég, P+R parkolók létesítésére és hasonló beruházásokra is szükség van – ezekről gondoskodunk.

Az elővárosi vonalak mellett vannak olyan hálózati elemek is, amelyek a nagyvárosokat kötik össze, pl. Budapest–Debrecen, Budapest–Kaposvár, Pécs, Szeged stb. E vonalak esetében nem az elővárosi közlekedés a fontos, hanem a távolsági, az úgynevezett intercity közlekedés. Be kell látni, hogy az intercity közlekedésben is javításokat

kell elvégeznünk az előregedett kocsiparkunkon, hiszen jelenlegi állapotukban nem alkalmasak a nagyobb sebességre és a nemzetközi forgalomra (külföldön vannak 200 km/h-s pályahálózatok is). Ezért indította el a MÁV az InterCity Plusz Programot, amelynek keretében intercity kocsik gyártását végezzük. A szolnoki üzemből több prototípus elkészült, ezek 200 km/h-s járművek lesznek. A tesztelésük jelenleg zajlik Európában, és jó eséllyel minden engedélyt meg fogunk rájuk kapni, hiszen jól sikerült kocsikról van szó. Ezek után be fogjuk állítani őket a hazai forgalomba, és a rendelkezésre álló források függvénye lesz, hogy el tudjuk-e indítani a sorozatgyártást. E szempontból tehát nagyon összetett a szolgáltatási színvonaljavítás.

*– Milyen eszközökkel kommunikálja a MÁV az utasok felé azt a tényt, hogy a felújítások okozta átmeneti kényelmetlenséget követően komoly színvonalbeli javulást tapasztalhatnak majd a vonalakon? Hogyan lehet a közlekedők türelmét kérni?*

– Ez nagyon nehéz kérdés, hiszen mindig az a baj, hogy

a vonatok késnek. De miért késnek a vonatok? Azért, mert a pályahálózatunk általában elavult, mert a biztosítóberendezések nagyon gyakran elromlanak, és hogyha az egyik vonat megsűszik, akkor sorra dönti a többi. A váci vonal kapcsán nagyon sok panasz érkezett,

### A 2014-2020-as ciklusban a vasút fog előtérbe kerülni Nyugat-Európában és Magyarországon egyaránt

hogy évtizedek óta késnek a vonatok, és hogy még mindig késnek. Való igaz, hogy évtizedek óta késnek a járatok – pontosan ezért került kiválasztásra ez a vonal, amely egyike a legforgalmasabb viszonylatoknak, és ha most nem avatkozunk be, még rosszabb lesz a helyzet. Mindig problémás, ha egy vonalat átalakítunk, ha korlátozások lépnek életbe, nagyon nehéz ugyanis két vágány helyett egy vágányon közlekedtetni az adott vonatmennyiséget, főleg ilyen utas-szám mellett, illetve ilyen állapotú pályaszakaszon. A vonal ezt a nagy megterhelést még nehezebb

ben bírja, még több lesz az üzemzavar. Az emberek rosszul fogadják, ha azt kommunikáljuk, hogy 2015-ben jól fog működni a vonatközlekedés, viszont valóban meg fogják tapasztalni, hogy a vonal működik.

Ugyanez igaz Budapestre is: mindenhol útfelbontások, villamosfelújítások, korlátozások és torlódások vannak, viszont amikor a munkálatok elkészülnek, sokkal élhetőbb lesz a város. Sajnos az elmúlt jó néhány évben nem történt meg az európai uniós pénzek strukturált felhasználása, és ezeknek a pénzeknek a lehívása 2010-ben gyorsult fel mind a vasúti infrastruktúra, mind a közúti infrastruktúra fejlesztése esetében. Mi lett ennek a következménye? Az, hogy 2013-ban juttattak el a pályázatok a kivitelezési szakaszba, és mindent egyszerre építünk. Ezért sok helyen sok bosszúság éri az embereket. Nekünk mindenképpen javulnunk kell a tekintetben, hogy előre jelezzük, milyen fejlesztés fog történni. Ha tájékoztatjuk az utast arról, hogy mikor érkezik a vonat, és az valóban akkor is érkezik, az számára megnyugtatóan hat. A lehetőségeink itt eddig terjednek.

HIRDETÉS



## Biztonságos közlekedés a gyorsforgalmi utakon európai projekt

KözOP-3.5.0-09-11-2012-0018

2+1-1+2 sávós problémakör a hazai gyorsforgalmi utakon és autópályákon

A gyorsforgalmi úthálózat megvalósítása során egyik alapvető kérdés a keresztmetszet és a vonalvezetés kialakítása, az ütemezés, valamint a gazdaságosság. Az érvényes előírások alapján a 2×2 sávós autópályák első ütemként megvalósuló 2×1 sávós autópályák nem voltak gazdaságosak.

A kétirányú forgalmú autópályákra – a szakasz hosszának 75%-ában – előírt előzési látótávolság biztosítása olyan nagyvonalú vonalvezetési paraméterek alkalmazását tette szükségessé az I. ütemben, amire a II. ütemben nem volt szükség.

Az előzési szakaszok is figyelembe vett, véglegesen kiépített csomópontok és környezetük balesetveszélyesek voltak.

A projekt célesoportjai: NKH, KKK, MK, AAK, NIF, közúti szolgáltatók, járművezetők, tervezők, üzemeltetők stb.

A megépült kétsávós autópályák forgalombiztonsági problémái:

- a szabálytalan előzésből frontális ütközések balesetek származtak,
- a csomóponti szakaszokon előzés közbeni ütközések, illetve utolérések balesetek történtek,

- a nemzetközi gyorsforgalmi hálózat részeként meglévő, alacsonyabb szolgáltatási szintű szakaszokon elsősorban éjjel, illetve rossz látási viszonyok között külföldi járművezetők voltak balesetek részesei.

A felmerült problémák miatt szükséges az útügyi tervezési előírások felülvizsgálata, átdolgozása, esetleges módosítása, amit az új szemlélet és az új előírások befolyásolhatnak, valamint a csatlakozó jogszabályváltoztatások előkészítése, oktatási és ismeretterjesztő anyagok készítése.

